SKRZYDŁA I MOTOR

CCCP

42 (278) ROK VI
14-20 PAŹDZIERNIKA
1951
Cena 60 gr

GŁOS POKOJU

Jest człowiek, którego słów słuchają z miłością i zaufaniem wszyscy ludzie pracy na całym globie ziemskim: i ci, którzy rządzą już swoimi ojczystymi krajami i ci, którzy ciemiężeni są jeszcze przez kapitalistycznych wyzyskiwaczy. Jego imię powtarzają z ufnością we wszystkich językach i narzeczach świata: na mroźnej północy i w parnych dżunglach Afryki i Azji, w wielkich miastach i wsiach kołchozowych, wszędzie tam, gdzie żyją ludzie, kochający wolność. Imię tego człowieka napawa strachem i wściekłością wszelkiego rodzaju podżegaczy wojennych.

Tym człowiekiem jest Stalin.

Niesłychane poruszenie, jakie wywołał na całym świecie wywiad w sprawie broni atomowej, którego Generalissimus Stalin udzielił korespondentowi dziennika „Prawda", dowodzi tego w sposób oczywisty.

Generalissimus Stalin stwierdził, że w Związku Radzieckim dokonywane są próby bomb atomowych różnych kalibrów, co więcej: że będą one dokonywane nadal, zgodnie z planem podniesienia obronności Związku Radzieckiego. Działaczom Stanów Zjednoczonych z pewnością to się nie podoba, ale — jak powiedział Generalissimus Stalin — „Związek Radziecki sądzi, że agresora (napastnika) trzeba spotkać w pełnym uzbrojeniu".

Czy oznacza to, że Związek Radziecki ma zamiar rozpocząć wojnę przeciw Stanom Zjednoczonym czy jakiemukolwiek innemu państwu? Oczywiście nie. Potęga Związku Radzieckiego to potęga pokoju, która nigdy i w żadnym wypadku nie będzie obrócona na wojnę napastniczą. A to, że potęga ta stale rośnie, że Związek Radziecki posiada fabryki bomb atomowych, że produkuje najnowsze i najlepsze typy samolotów odrzutowych — jest zupełnie zrozumiałe. Pokoju bowiem nie utrwali się słowami i dobrymi chęciami, choćby najgorętszymi. Aby wygrać walkę o pokój, trzeba być silnym, bardzo silnym, żeby zmusić do milczenia garstkę podpalaczy świata.

Ale Związek Radziecki uważa, że należy wprowadzić w życie międzynarodowy zakaz broni atomowej, czemu wiele razy dawał już wyraz w wystąpieniach swych mężów stanu. Ta propozycja była bardzo nie na rękę imperialistom, którzy wypowiadali się, owszem, za kontrolą energii atomowej, a nie jej zakazem. Dlaczego? Rozumowali sobie tak: jeżeli będziemy wiedzieli, że ZSRR ma na przykład 10 bomb atomowych, my zrobimy ich 30. Na taką „kontrolę" ZSRR oczywiście się nie zgodzi i nie zgodzi.

Wypowiedź Generalissimusa Stalina była głosem pokoju, była potwierdzeniem pokojowej polityki Związku Radzieckiego. Dlatego ludzie pracy na całym świecie przyjęli ją z ufnością i nadzieją, że pokój zostanie utrzymany.

(wig)







Na straży granic powietrznych Związku Radzieckiego stoi okryte chwałą zwycięskich walk z faszyzmem potężne lotnictwo stalinowskie, chluba i duma wszystkich narodów radzieckich, ważny czynnik obrony światowego pokoju.

Wielkim skarbem lotnictwa ZSRR są jego kadry — wielotysięczne szeregi pilotów, nawigatorów, mechaników, konstruktorów i techników, ludzi wspaniale wyszkolonych i przepojonych bezgraniczną miłością do Kraju Rad.

Znane są wszystkim nazwiska słynnych lotników radzieckich Czkałowa, Gromowa, Pokryszkina, Kożeduba, konstruktorów — Jakowlewa, Iliuszyna czy Tupolewa, twórców najlepszych na świecie samolotów. Nazwiska tych ludzi nierozerwalnie związane są ze sławnym imieniem lotnictwa Związku Radzieckiego, z jego wielkimi osiągnięciami i pracą dla dobra mas pracujących ZSRR.

Szeroko korzystamy z bogatych doświadczeń naszych braci — lotników radzieckich. Przodujące metody ich pracy, wspaniałe osiągnięcia we wszystkich dziedzinach lotnictwa — są wzorem dla ludzi lotnictwa Ludowej Polski. Tak jak stalinowskie sokoły— lotnicy nasi latają coraz dalej, szybciej i wyżej.

Od góry: Aleksander Jakowlew, słynny konstruktor wielu typów radzieckich samolotów bojowych i sportowych. Na samolotach sportowych jego konstrukcji latają także nasi piloci w Aeroklubach i Ośrodkach Treningowych LL (zdjęcie na dole).

PRZYJAŹŃ WIELKA I NIEZŁOMNA

Są we wszystkich językach świata słowa, brzmiące wprawdzie różnie, ale jednakowo pięknie. Takie słowa to przede wszystkim — pokój i przyjaźń.

Kiedy my, młodzież lotnicza, mówimy o przyjaźni polsko-radzieckiej, nasuwa się nam nieodparcie wspomnienie radzieckich instruktorów, którzy szkolili naszych pilotów w Grigoriewskoje i Czkałowsku, radzieckich samolotów, które otrzymaliśmy w najcięższych dniach walki z hitleryzmem, samolotów i żołnierzy z czerwonymi gwiazdami, którzy przynieśli nam wolność.

Ale przyjaźń i pomoc Związku Radzieckiego nie ogranicza się tylko do lotnictwa. To przede wszystkim — ogromna, zasadnicza pomoc w odbudowie i budowie naszej ludowej Ojczyzny. Dzięki Związkowi Radzieckiemu kraj nasz dwukrotnie odzyskał niepodległość, dzięki niemu — wysiłek całego narodu dźwignął kraj ze straszliwych zniszczeń wojennych, dzięki niemu — dzięki radzieckiej przyjaźni, pomocy i przykładowi — budujemy u siebie podstawy lepszej, piękniejszej przyszłości.

Na stronie tej zamieszczamy kilkanaście wypowiedzi radzieckich i polskich mężów stanu, notatek z prasy, wybranych przypadkowo. Z każdej z nich przebija wielka i oczywista prawda: że przyjaźń polsko-radziecka jest wieczna i niezłomna, że jest warunkiem naszego pokojowego budownictwa, że dzięki niej pewnie kroczymy ku jasnej przyszłości.

...Demokracja Rosji stoi na stanowisku uznania samookreślenia politycznego narodów i oznajmia, że Polska ma prawo do całkowitej niepodległości pod względem państwowo - międzynarodowym..."

(Deklaracja Piotrogrodzkiej Rady Delegatów Robotniczych i Żołnierskich, rok 1917).

•

...Zapewniam was, że Związek Radziecki zrobi wszystko, co jest możliwe, aby przyśpieszyć pokonanie naszego wspólnego wroga — hitlerowskich Niemiec, wzmocnić polsko-radziecką przyjaźń i ze wszystkich sił pomóc we wskrzeszeniu silnej i niepodległej Polski" .

(wypowiedź Józefa Stalina do Związku Patriotów Polskich w Moskwie, rok 1943)

•

„Na mocy umowy z dnia 19 marca, Związek Radziecki przekazał Polskiej Marynarce 22 okręty... Są to okręty produkcji radzieckiej, nowoczesne, doskonale wyekwipowane".

(„Wolna Polska", rok 1946)

•

„Tylko własnym wysiłkiem Polska nie byłaby w stanie wydobyć się o własnych siłach z niewoli hitlerowskiej. Odbudowę naszej siły zbrojnej i własnej państwowości w warunkach niesłychanego zniszczenia kraju Polska zawdzięcza w wielkiej mierze wspaniałomyślności i przyjaźni wielkiego wodza narodów ZSRR, najgłębszego polityka i myśliciela Józefa Stalina".

(Prezydent Bolesław Bierut — przemówienie w 1-rocznicę KRN, rok 1944)

„Na konto czekowe nr 160 053 Zarządu Głównego Związku Patriotów Polskich wpłynęło w ciągu 10 dni do 1 stycznia 1945 roku — 2 836 707 rubli od mieszkańców 63 miast radzieckich, przeznaczone na odbudowę Warszawy".

(„Wolna Polska", rok 1945).

•

„Narody naszych krajów z niecierpliwością oczekują podpisania układu — czują, że układ ten stanowi rękojmię nowej demokratycznej Polski, rękojmię jej siły i rozkwitu".

(Józef Stalin — przemówienie z okazji podpisania układu o przyjaźni i pomocy między Polską a ZSRR)

•

„Bez oparcia o Związek Radziecki szybka odbudowa naszej gospodarki byłaby w ogóle niemożliwa".

(Hilary Minc — przemówienie na I Zjeździe PPR, rok 1945).

•

„Jak wiadomo, decyzja o granicach zachodnich Polski została powzięta podczas Berlińskiej Konferencji trzech mocarstw na podstawie żądań Polski. Związek Radziecki niejednokrotnie oświadczał, że uważa żądania Polski za słuszne i sprawiedliwe".

(Józef Stalin — wywiad dla „Prawdy")

•

„Oba rządy (radziecki i polski — red.) zgodziły się anulować wszelkie zobowiązania finansowe, powstałe podczas wojny. W związku z trwającymi jeszcze znacznymi trudnościami aprowizacyjnymi, zgodnie z poprzednio zawartymi umowami, Związek Radziecki wyraził gotowość okazania pomocy i przedsięwzięcia kroków w celu przyśpieszenia zaopatrzenia Polski".

(Z komunikatu o pobycie w Moskwie polskiej delegacji rządowej).

•

„Przy pomocy władz radzieckich przywieziono z radzieckiej strefy okupacyjnej 600 obrabiarek, 600 ton metalu i 100 samochodów, przeznaczonych dla Polski".

(„Wolność", rok 1946).

•

„Lotnictwo radzieckie dokonało szeregu zrzutów żywności i amunicji dla walczących w stolicy oddziałów powstańczych. W trzech tylko dzielnicach zrzucono 300 ton żywności, 80 000 nabojów i 1 200 granatów. W jednej z takich operacji wzięły udział 282 samoloty radzieckie".

(„Wolność", rok 1946).

•

„Armia Czerwona dostarczyła mieszkańcom województwa krakowskiego w okresie od dnia 21 marca do 3 lipca 1945 roku 5 425 ton żyta, 3 198 ton pszenicy, 2 714 ton mąki żytniej, 1 602 ton mąki pszennej, 1 211 ton cukru, 178 ton oleju. Produkty te rozprowadzono systemem kartkowym wśród pracujących województwa krakowskiego".

(„Głos Ludu", rok 1946).

•

„Otrzymaliśmy od Związku Radzieckiego około 700 000 karabinów i automatów, ponad 15 000 ckm-ów i moździerzy, 3 500 dział, 1 000 czołgów, 1 200 samolotów, ponad 18 000 samochodów, ogromne ilości materiałów pędnych, żywności, umundurowania".

(„Pięć lat Polski Ludowej")

•

„Historyczna decyzja Konferencji Poczdamskiej w sprawie granic nie może być przez nikogo podważona. Taki jest punkt widzenia rządu radzieckiego".

(wywiad min. Mołotowa udzielony przedstawicielowi PAP, rok 1947).

•

„Przyjaciele polscy mają rację, widząc w przyjaźni radziecko-polskiej najlepszą gwarancję niepodległości Polskiej Republiki Ludowej, jej siły i rozkwitu".

(przemówienie Wiaczesława Mołotowa do mieszkańców Warszawy, rok 1948).

•

„Już w kilka dni po wyzwoleniu naszej stolicy, rząd ZSRR pośpieszył miastu z pierwszą pomocą aprowizacyjną w postaci zapasów mąki, zboża i innych produktów, ofiarował 500 domków fińskich, 30 trolleybusów oraz wiele innego najbardziej niezbędnego i cenniejszego sprzętu..."

(Prezydent Bolesław Bierut — przemówienie na I Warszawskiej Konferencji PZPR, rok 1949).

•

„Przyjaźń ZSRR, pomoc ZSRR i przykład ZSRR — oto podstawowe źródła naszych zwycięstw. .

(Prezydent Bolesław Bierut; rok 1949).

•

„W likwidacji analfabetyzmu, podobnie, jak w innych dziedzinach, wzorowaliśmy się z uwzględnieniem konkretnych warunków na doświadczeniu ZSRR".

(Stefan Matuszewski; rok 1951).

LOTNICZE ZOBOWIĄZANIA NA CZEŚĆ WIELKIEGO PAŹDZIERNIKA

„Przyjaźń z ZSRR, przykład ZSRR, pomoc ZSRR — oto podstawowe źródło naszych zwycięstw". Słowa Prezydenta RP Bolesława Bieruta znalazły w dniach Czynu Październikowego mocny oddźwięk na terenie naszego lotnictwa, w szeregach pracowników Ligi Lotniczej.

Członkowie Aeroklubów, Kół, pracownicy Okręgów, Oddziałów, Ośrodków i szkół LL, czynem tym pragną wyrazić Związkowi Radzieckiemu swą wdzięczność, podejmując w dniach poprzedzających 34 rocznicę Rewolucji Październikowej lotnicze zobowiązania.

Na cześć 34 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej **członkowie Ligi Lotniczej w Nowej Hucie zobowiązali się:**

1. stworzyć brygadę produkcyjną, złożoną z członków Ligi Lotniczej, która zwiększy o 10% wydajność pracy przy budowie pierwszego w Polsce Socjalistycznego Miasta — Nowa Huta.
2. pomóc przy budowie Ośrodka Spadochronowego.
3. wykonać sposobem gospodarczym z materiału zaoszczędzonego przy budowie Ośrodka Spadochronowego — trapez i skocznię, niezbędne przyrządy do przyziemnego szkolenia spadochronowego.
4. założyć Kółko Modelarskie.
5. założyć Koło Ligi Lotniczej w przedsiębiorstwie PPRK Kujawy — Przewóz.

„Zobowiązania nasze — piszą członkowie Ligi Lotniczej z Nowej Huty — przyczynią się do szybszego zbudowania polskiego Komsomolska — Nowej Huty, zwiększenia liczby członków LL, szybszego wybudowania Ośrodka Spadochronowego i uaktywnienia pracy Kół Ligi Lotniczej — dla dobra Polski Socjalistycznej".

Podajemy teraz zobowiązania, które na cześć Wielkiego Października podjęli **piloci i pracownicy techniczni Krakowskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej:**

Sekcja szybowcowa Krakowskiego ALL, zobowiązuje się do pomocy przy budowie wieży spadochronowej w Nowej Hucie, sekcja silnikowa — skróci czas pracy silników lotniczych na ziemi o połowę, a tym samym przyczyni się do zaoszczędzenia paliwa; poszczególne klucze pilotów klubu zobowiązały się: wygłosić w październiku 10 prelekcji lotniczych, pomóc pilotom wyszkolonym w bieżącym roku w opanowaniu wiadomości teoretycznych, stworzyć zespół artystyczny i zorganizować koło sportowe przy Krakowskim ALL, wyszkolić członków klubu na skoczków spadochronowych, urządzić i udekorować świetlicę w klubie.

Pracownicy techniczni Krakowskiego ALL zobowiązują się do wykonania przekroju silnika lotniczego oraz do wykonania wózka pod motopompę i pomieszczenia na sprzęt przeciwpożarowy.

Kol. Konik zobowiązał się założyć w spółdzielni produkcyjnej kółko modelarskie.

Liczne zobowiązania październikowe — zespołowe i indywidualne — podjęli **pracownicy Zarządu Okręgu Krakowskiego LL.**

Wydział Propagandy i Samodzielna Sekcja Modelarska Zarządu Okręgu zobowiązały się urządzić do dnia 20 października br. wystawę obrazującą rozwój lotnictwa Związku Radzieckiego. Ponadto poszczególni członkowie obu sekcji zobowiązali się: założyć 10 kącików LL (do 15.XI), zorganizować i oprowadzić wycieczkę na lotnisko (do 10.X), zreorganizować modelarnię okręgową (do 30.X), uporządkować dokumentację Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich (do 15.X), przeprowadzić dla chętnych słuchaczy w ciągu 15 godzin powtórkę materiału Wszechnicy Radiowej.



Pracownicy Wydziału Finansowo - Księgowego Zarządu Okręgu, zobowiązali się: opracować instrukcję finansową wraz z wzorami dla skarbników w Oddziałach LL oraz instrukcję finansową dla podległych szkół szybowcowych, aeroklubu, Centrum Wyszkolenia Spadochronowego i Ośrodka Treningowego.

Zobowiązania na cześć 34 rocznicy Rewolucji Październikowej podjęli również zespołowo pracownicy Sekcji Zaopatrzenia Ogólnego, Wydziału Technicznego i indywidualnie — wszyscy pracownicy Zarządu Krakowskiego Okręgu LL. Dotyczą one: wykonania prac w magazynie Okręgu, pomocy przy budowie wieży spadochronowej, wykonania pierwszego w Polsce aparatu do wiązania amortyzatorów w samolocie (aparat opracował Waldemar Pabian), szkiców przekroju silnika lotniczego, zbudowania bunkra benzynowego i wielu innych prac.

Dla uczczenia 34 rocznicy Rewolucji Październikowej **pracownicy Zarządu Oddziału LL Kraków—Miasto, zobowiązali się** między innymi:

objąć szkoleniem 300 osób w ramach Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych, założyć 50 kącików LL; uaktywnić 10 szkolnych Kół LL; zorganizować (poza już planowaną) wycieczkę na lotnisko; urządzić dwie zabawy lotnicze w szkolnych Kołach LL.

Wartość zobowiązań wynosi 519 zł.

Dokumentując swą przyjaźń do Związku Radzieckiego i pragnąc uczcić 34 rocznicę Wielkiego Października, zobowiązania zespołowe i indywidualne podjęli **pracownicy Szkoły Szybowcowej LL na Żarze.**

Na wniosek starszego technika Władysława Dziergasa pracownicy Szkoły zobowiązali się zespołowo wykopać kabel długości 550 metrów i zakładając go w nowym miejscu — zasilić linię elektryczną długości 340 metrów, biegnącą od wyciągu do hangaru.

Indywidualnie poszczególni pracownicy podjęli szereg zobowiązań, dotyczących: wyrównania terenu przed hangarem i drogi wjazdowej, wykonania stołu ping-pongowego do świetlicy, postawienia na przestrzeni 500 metrów płotów przeciwśnieżnych, wykonania stalowej budki telefonicznej i innych prac.

A oto zobowiązania październikowe, które podjęli **pracownicy Zarządu Lubelskiego Okręgu LL:**

Wydział Techniczny zaoszczędzi 10 procent paliwa, które zużyją piloci Ośrodka Treningowego do dnia 1 stycznia 1952 r. Przybliżona miesięczna kwota oszczędności na paliwie wynosi 429 złotych.

Pracownicy Wydziału Propagandy i Finansowego zwiększą ilość prenumeratorów czasopism lotniczych o 50 osób oraz założą trzy kąciki LL i dwa Koła LL.

Zobowiązania indywidualne obejmują: przeprowadzenie dodatkowego kursu teoretycznego dla pilotów silnikowych i szybowcowych, wybudowanie garażu dla dwóch samochodów w Ośrodku Spadochronowym (oszczędność 1 160 zł), rozszerzenia akcji racjonalizatorskiej, założenie Kół LL i ZMP oraz modelarni w Puławach, założenie Wojewódzkiego Ośrodka Modelarskiego i inne prace.

I jeszcze — meldunek **Koła LL Nr 37 przy Zakładach Przemysłu Metalowego im. J. Stalina w Poznaniu.**

Członkowie Koła, zatrudnieni w Brygadach Produkcyjnych, postanowili:

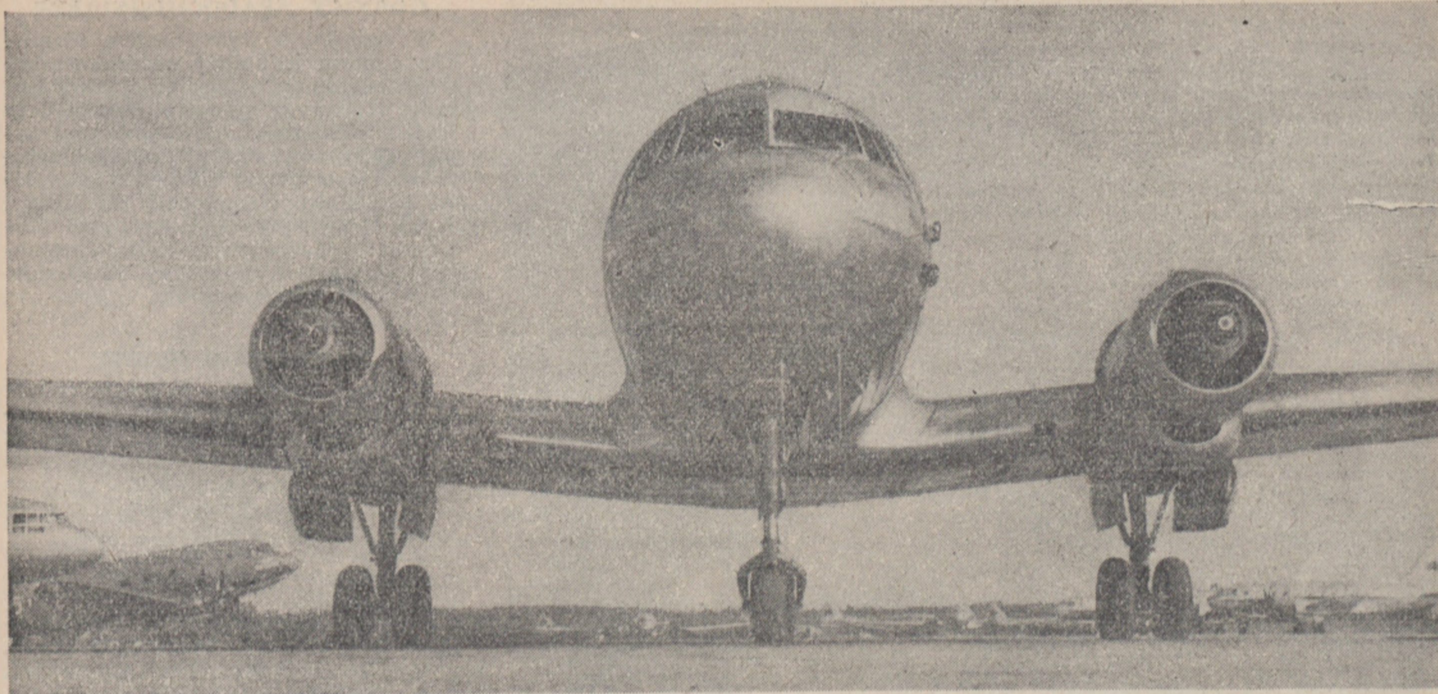
brygada szlifierzy z oddziału FX — zwiększyć wydajność pracy o 10%, to jest do 163% normy na przeciąg miesiąca października;

brygada z oddziału FC — podnieść w październiku wydajność pracy ze 180% na 230% normy.

Obydwie brygady wezwały inne brygady produkcyjne zrzeszone w szeregach LL do mobilizacji przy realizowaniu podobnych zobowiązań.

Zobowiązania ludzi lotnictwa na cześć 34 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej — wciąż napływają.

J. Z.



NA SKRZYDŁACH POKOJU

Centralny moskiewski port lotniczy Wnukowo bez przerwy dniem i nocą przyjmuje i wypuszcza samoloty komunikacyjne. Dziesiątki świetlnych sygnałów, anteny radiostacji łączności oświetlone światłami portu, neonowe napisy i światła ostrzegawcze robią w nocy na widzu niezapomniane wrażenie. Wśród powietrznych kolosów uwijają się grupki ludzi w kombinezonach. Samochody — cysterny podjeżdżają do coraz to innego samolotu i po chwili maszyna odprowadzana oczami bacznych na wszystko mechaników pędzi z rykiem silników po pasie startowym.

Loty komunikacyjne trwają bez względu na warunki atmosferyczne. Radzieccy piloci doskonale prowadzą maszyny przez „mgłę i noc" a istniejąca gęsta sieć radiokomunikacyjna pozwala w każdej chwili wykonać namiar i określić ścisłe położenie samolotu.

Komunikacja lotnicza w ZSRR daje nieocenione usługi na dalekich trasach przewożąc ludzi i towary. Dla przykładu można podać, iż lot z Moskwy do Południowego-Sachalińska trwa 23 godziny podczas gdy pociąg przebywa tę samą trasę w 300 godzin to jest w czasie przeszło 13 razy dłuższym.

Cały obszar Związku Radzieckiego połączony jest we wszystkich kierunkach liniami lotniczymi, których łączna długość wynosi 175 000 km to jest ponad 4 razy więcej niż długość równika. Oprócz wielkich magistral takich jak Moskwa — Chabarowsk, szeregu linii zagranicznych łączących Moskwę ze stolicami Europy, istnieje niezliczona ilość linii miejscowych łączących stolice republik z ośrodkami i centrami przemysłowymi.

Niezastąpionym jest lotnictwo komunikacyjne i transportowe wszędzie tam, gdzie chodzi o szybkość. Szybkie maszyny „Iliuszyn-12" doskonale wywiązują się z nakładanych na nie obowiązków.

Z komunikacji lotniczej w Związku Radzieckim korzystają wszyscy. W komfortowo urządzonych poczekalniach portów lotniczych i doskonale wyposażonych bibliotekach i świetlicach spotkać można ludzi różnych narodowości i zawodów. Widzimy tam inżyniera lecącego do Kujbyszewa w celu objęcia stanowiska w cegielni produkującej materiały dla kujbyszewskiej hydroelektrowni, ojca udającego się w odwiedziny do córki, która pracuje w Astrachaniu jako inżynier-konstruktor, robotnicę fabryki Makajewskiej wracającą z urlopu w Ulianowsku, myśliwych wracających z Usuryjskiej tajgi, mieszkańca dalekiej Czukatki, rybaka znad morza Kaspijskiego i wielu, wielu innych.

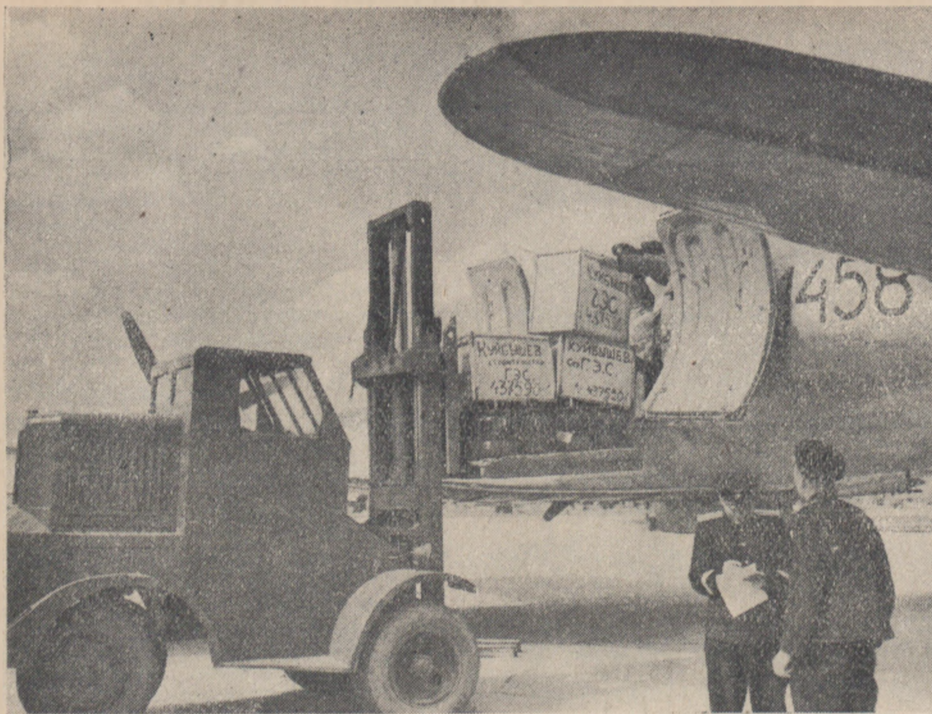
Bardzo poważną rolę w gospodarce narodowej Związku Radzieckiego spełnia lotnictwo transportowe. Samoloty Ił-12 przystosowane do przewozu towarów dostarczają do odległych placówek gospodarczych części maszyn, obrabiar-

Z instytutu biologicznego w Suchum odlatują na samolocie transportowym klatki z małpami, przeznaczone dla moskiewskiego ZOO.



Inżynier - agronom Maria Sergiejewa kieruje załadunkiem kwiatów, które odlatują z adlerowskiego sowchozu do różnych miast Kraju Rad.





Co dzień odlatują z ośrodków przemysłowych ZSRR samoloty przewożące materiały, maszyny i narzędzia do wielkiej budowli komunizmu Kujbyszewskiej hydroelektrowni nad Wołgą.

ki, przyrządy pomiarowe, które wymagają delikatnego transportu. Świeże owoce południowe jakie znajdujemy na wystawach sklepowych w północnej części ZSRR przywożone są samolotami gdyż mogłyby nie wytrzymać podróży koleją.

Osobliwymi pasażerami lotnictwa radzieckiego są pszczoły i zwierzęta. Okazało się, że zwierzęta wiezione do ogrodów zoologicznych o wiele lepiej znoszą transport lotniczy niż kolejowy. Niedawno do Moskwy przywieziono drogą powietrzną hipopotama o ciężarze ponad 900 kg.

Moskwa. Ląduje samolot z Soczi. Z wczasów powracają: Zoja Perentjewa — pracownica radia i Nina Filippowa — robotnica spółdzielni.



Ważnym problemem w gospodarce rybnej jest transport żywej ryby. Lotnictwo jak w wielu innych wypadkach tak i tutaj znalazło najlepsze zastosowanie. Obecnie latają już samoloty zaopatrzone w specjalne akwaria umożliwiające przewiezienie żywych ryb. I tak na lotnisko w Orle przywieziono ostatniego lata 40 000 kg żywej ryby, która z kolei została rozprowadzona do miejscowości wypoczynkowych Soczi-Macesta.

Duże usługi oddaje komunikacja lotnicza w górach, gdzie do miejscowości położonej w trudno dostępnym miejscu samolot leci 35 minut, a drogą lądową wędruje się 6 do 7 dni. Mieszkańcy niektórych osiedli górskich tak przywykli do samolotu jako środka lokomocji, że uważają go za rzecz niezbędną, jak samochód w innych warunkach. Do Tbilisi często przylatują samoloty kołchozowe, przywożące świeże owoce i jarzyny.

Latanie w górskim terenie jest bardzo trudne, nie mniej jednak piloci radzieccy doskonale sobie radzą. Są oni zżyci z powietrzem i z maszyną.

Na jednym z powietrznych szlaków Związku Radzieckiego lata załoga której łączny nalot wynosi 60 000 godzin to jest przeszło 7 lat. Członkowie załogi, składającej się z 5 narodowości, mają za sobą po dwa, lub trzy miliony wylatanych kilometrów, bez najmniejszego uszkodzenia sprzętu. Nic też dziwnego, że pasażerowie udający się w podróż powietrzną po Związku Radzieckim wsiadają do samolotu bez najmniejszej obawy.

Szeroko rozwinął się wśród pilotów komunikacyjnych ZSRR ruch współzawodnictwa i oszczędności. Coraz więcej mamy przykładów zobowiązań zaoszczędzenia tysięcy litrów paliwa i przedłużenia czasu pracy przyrządów. Ruch ten zainicjował dowódca ciężkiego samolotu transportowego Bohater Związku Radzieckiego Paweł Michajłow.

a. f.

GÓRNICY SPADOCHRONIARZE

W związku z wypełnieniem warunków i norm jednolitej wszechzwiązkowej klasyfikacji, wszechzwiązkowy Komitet Kultury Fizycznej i Sportu przy Radzie Ministrów ZSRR przyznał tytuły „Mistrzów Sportu" następującym pilotom sportowym DOSAW: Michałowi Abzianidze (Stawropol), Siergiejowi Bułkinowi (Moskwa), Siemionowi Kapłunowi i Aleksandrowi Łapuchowskiemu (Stawropol), Wasylowi Makarenko (Saratow) i Aleksandrowi Rybinowi (Stawropol). **(rf.)**

MISTRZOWIE SPORTU

W kołach DOSAW-u w Angrenie setki młodych górników Uzbekistanu zdobywa wyszkolenie lotnicze. Niedawno w Angrenie odbyły się pierwsze skoki górników - spadochroniarzy. Tysiące ludzi pracy obserwowało w tym dniu to ciekawe widowisko.

Jako pierwsi przystąpili do wykonywania skoków wychowankowie instruktora Szmidta.

Startuje samolot „Po—2". Szybko osiąga wysokość 800 metrów. Widzowie gorąco oklaskują górnika Chalikowa, który pierwszy wyskakuje z samolotu.

W ślad za nim skaczą stachanowcy Muchitdin Bakajew, Włodzimierz Gulewicz, Gennadij Szirikow, Iwan Korobko, Włodzimierz Andrejew i wielu innych.

Ludność Angreny ciepło i przyjaźnie wita lądujących spadochroniarzy. Każdemu z nich gratuluje przewodniczący rady miejskiej, zasłużony górnik F. Mariniczew.

Skoki zakończone. Wszyscy sportowcy wykonali zadanie na „piątkę". W uroczystej atmosferze, przy akompaniamencie gorących oklasków każdy z nich otrzymuje znaczek „Spadochroniarz ZSRR". **(kel.)**

REKORDOWY SKOK WŁODZIMIERZA IWANOWA

Wspaniały sukces osiągnął dnia 9 sierpnia b.r. instruktor spadochronowy Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, mistrz sportu Włodzimierz Iwanow . Skacząc dwukrotnie ze spadochronu z wysokości 600 metrów do koła o promieniu 60 metrów, wylądował on za pierwszym razem w odległości 27 metrów 25 centymetrów od środka koła, a za drugim razem w odległości 15 metrów 25 centymetrów.

Lotnicza komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa zatwierdziła ten wspaniały wyczyn Iwanowa jako pierwszy wszechzwiązkowy rekord w kategorii skoków z samolotu na dokładność lądowania z wysokości 60 metrów.

LATAJĄ NA SZYBOWCU WŁASNEJ ROBOTY

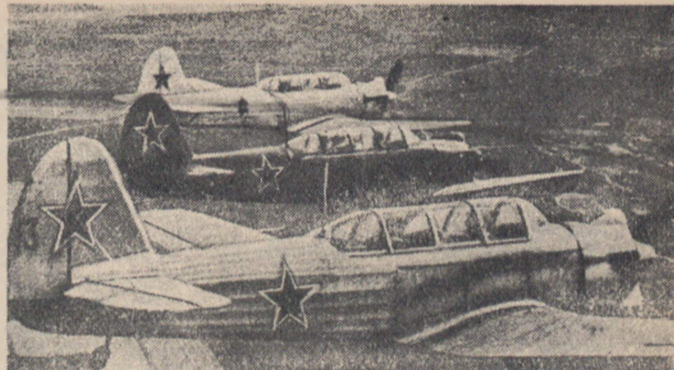
Rok temu grupa starszych modelarzy Lijepajskiej Stacji Technicznej pod kierownictwem aktywisty miejskiego komitetu DOSAW E. Wilisa zbudowała własnymi siłami szkolny szybowiec. Drugi szkolny szybowiec przekazał lijepejskim sportowcom republiki komitet DOSAW.

Miejski komitet zorganizował masowe szkolenie szybowników. Obecnie w organizacjach podstawowych i przy komitecie pracują cztery koła szybowcowe.

W jednym z tych kółek jeszcze wiosną zakończony został kurs teoretyczny. Niedawno młodzi robotnicy i uczniowie odbyli pierwsze samodzielne loty.

(kel)

WIELKIE ZAWODY PILOTÓW SPORTOWYCH O MISTRZOSTWO DOSAW



W dniach 15 — 17 sierpnia na lotnisku tuszyńskim pod Moskwą odbyły się zawody pilotów sportowych o mistrzostwo DOSAW. Brali w nich udział mistrzowie aeroklubów — zwycięzcy zawodów wewnętrznoklubowych 1951 roku.

Jaki cel miały zawody?

Przede wszystkim popularyzację sportu silnikowego wśród szerokich rzesz młodzieży radzieckiej, osiągnięcie nowych rekordów oraz wyłonienie kandydatów DOSAW-u do udziału we wszechzwiązkowych, międzyobwodowych zawodach pilotów sportowych.

Można stwierdzić z całą stanowczością, że zawody osiągnęły swój cel. Najlepiej mówią o tym wyniki.

Program zawodów był starannie i głęboko przemyślany. W jego zakres wchodziły: ćwiczenia na dokładność lądowania; wykonanie figur wyższego pilotażu w minimalnym okresie czasu: lot na przyrządy po trójkącie długości 50 kilometrów, obliczony na dokładność pilotażu według przyrządów i wreszcie osiąganie maksymalnej wysokości w ograniczonym czasie. Wszystkie te ćwiczenia wykonywane były na samolotach sportowych „Jak — 18“, „UT —2“ i „Po — 2“, dobrze znanych w radzieckich (jak również i naszych) aeroklubach.

Program zawodów wymagał od każdego ich uczestnika doskonałego przygotowania, wysokiej klasy pilotażu, doświadczenia i rutyny.

Tak na przykład, startując w pierwszym ćwiczeniu, pilot musiał wykonać normalny lot po kręgu, zrobić pierwszy skręt nie niżej 100 metrów, i wyjść z czwartego skrętu nie niżej 150 metrów, dokładnie obliczywszy lądowanie w ograniczonym pasie.

Albo przy wykonywaniu ćwiczenia Nr 3 — lot bez widoczności — pilot obowiązany był wykonać (wraz z kontrolującym go członkiem komisji sędziowskiej) lot na wysokości 800 metrów, przestrzegając następującego porządku: start, nabranie wysokości, podejście do punktu wyjścia marszruty; następnie na wysokości 800 metrów na rozkaz kontrolującego zasunąć kaptur kabiny i przejść do lotu zgodnie z marszrutą „na ślepo“, według przyrządów. Po upływie wyliczonego czasu lotu do punktu kontrolnego, pilot, nie zdejmując kaptura, bierze nowy kurs i kontynuuje lot. Po przejściu końcowego punktu kontrolnego, pilot zdejmował kaptur z kabiny i szybując wytracał wysokość do 300 metrów. Następnie krąg na wysokości 300 metrów, obliczenie lądowania skrętem o 90 stopni i lądowanie w określonym pasie na 3 punkty.

Rzecz jasna, że wykonanie tak skomplikowanych ćwiczeń dostępne było tylko dla prawdziwych sportowców, wymagających w stosunku do siebie i stale doskonalących się w swej specjalności. Najmniejsza niedokładność, lub odchylenie od ustalonych prawideł powodowały obniżenie oceny elementów lotu.

Jakież były końcowe wyniki zawodów?

16 sierpnia zakończone zostały loty w zakresie pierwszego ćwiczenia na dokładne obliczenie lądowania. W ćwiczeniach tych punktowane były wszystkie elementy lotów — od startu aż do lądowania. Najważniejszym elementem było prawidłowe obliczenie lądowania na znak „T“, za co uczestnicy zawodów otrzymali 50 punktów.

Konkurencja ta była tym trudniejsza ze względu na silny wiatr. Jednak mimo ciężkich warunków, piloci zademonstrowali wysoką klasę i osiągnęli doskonałe wyniki.

Pierwsze miejsca w tej konkurencji zdobyli: w kategorii maszyn „Po - 2“ — mistrz aeroklubu woroszyłowgradzkiego (Ukraińska SRR) M. Dikariew, na „UT - 2“ — mistrz aeroklubu ulianowskiego P. Kuprianow, a na samolocie „Jak - 18“ pilot I. Szeremet.

W wyniku ostatecznej punktacji zawodów tytuły mistrzowskie zdobyli następujący piloci: Tytuł mistrza w technice pilotażu zdobył na maszynie „Jak - 18“ pilot I. Szeremet, na „UT - 2“ — pilot Drugiego Moskiewskiego Aeroklubu Miejskiego W. Astachow i na „Po-2“ — pilot aeroklubu woroszyłowgradzkiego M. Dikariew.

Znamiennym jest fakt, że we wszystkich typach maszyn pierwsze trzy miejsca zdobyli przeważnie piloci aeroklubów obwodowych. Jedno tylko trzecie miejsce w technice pilotażu na samolocie „Jak - 18“ przypadło przedstawicielowi Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa.

Mimo, że zawody o mistrzostwo DOSAW przeprowadzone były w bardzo krótkim okresie czasu, organizacja ich była naprawdę wzorowa. Zawody wykazały, że w aeroklubach radzieckich wyrośli znakomici piloci sportowi, zdolni do podnoszenia na wyższy poziom sportu lotniczego, pięknej, ale trudnej dziedziny wymagającej od młodzieży silnej woli, opanowania, hartu ducha, odwagi i dużej wiedzy.

Nie ulega wątpliwości, że przedstawiciele DOSAW - u, którym w wyniku tych zawodów przypadł zaszczyt uczestniczenia we wrześniowych wszechzwiązkowych międzyobwodowych zawodach pilotów sportowych potrafią z honorem obronić barwy swojej organizacji.

opracował **Roman Frenkel**

Na samolotach radzieckiej produkcji „Jak-18“ szkolą się piloci Aeroklubów Ligi Lotniczej. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego mamy możność nauki na najbardziej nowoczesnych samolotach szkolno-treningowych.



RUSZAMY ZNÓW NA FALĘ!

Stali Czytelnicy czasopism lotniczych pamiętają zapewne cykl reportaży z Wyczynowego Obozu Szybowcowego w Jeleniej Górze, drukowanych w listopadowych i grudniowych numerach „SiM-u“ z ubiegłego roku. Pamiętają też na pewno podsumowania wspaniałych wyników tego obozu opublikowane w pierwszym tegorocznym numerze „Skrzydlatej Polski“.

Obóz trwał półtora miesiąca i uczestniczyli w nim najlepsi piloci spośród naszych młodych wyczynowców szybowcowych. Celem obozu było zaatakowanie po raz pierwszy masowo w lotach szybowcowych wysokości, której możliwości osiągnięcia stwarzają halniakowe prądy falowe ze słynną jeleniogórską stojącą chmurą. Cel i zadania obozu zrealizowane zostały w pełni, a doskonałe wyniki uzyskane przez młodych pilotów w lotach wysokościowych odbiły się szerokim echem w krajowej i zagranicznej prasie lotniczej.

Osiem krajowych i dwa międzynarodowe rekordy, dziewięć dopełnionych złotych Odznak i dwanaście pierwszych warunków do Złotych Odznak Szybowcowych, osiem diamentów wysokościowych, a w sumie trzydzieści razy przekroczona wysokość 5 000 m w szybowcowych lotach wolnych, to wyniki, jakich osiągnięcie w tak krótkim czasie nie miało precedensu w sporcie szybowcowym w ogóle.

Te wspaniałe osiągnięcia to nie tylko zasługa dużych umiejętności i ogromnego zapału naszych młodych szybowników wyczynowych. To również wynik stałej troski Zarządu Głównego Ligi Lotniczej o coraz szersze umasowienie lotniczego wyczynu sportowego o coraz wyższe kwalifikacje naszych pilotów wyczynowych. Przejawem tej troski był zorganizowany w tym roku obóz treningowy przed Krajowymi Zawodami Szybowcowymi, a następnie same zawody, w których udział wzięła czołówka naszej najmłodszej kadry wyczynowej i które przyniosły wyniki, przewyższające wszystkie dotychczasowe w tej dziedzinie. Przejawem tej troski będzie w dalszym ciągu nowy, masowy obóz wyczynowy, który Zarząd Główny Ligi Lotniczej organizuje podobnie jak w roku ubiegłym na przełomie listopada i grudnia w Jeleniej Górze.

Obóz ten trwać będzie od 11 listopada do 23 grudnia br. i nastawiony będzie na osiągnięcia maksymalnych wyczynów wysokościowych, przy wykorzystaniu halniakowych prądów falowych, występujących w Karkonoszach. Uczestnikami obozu będą przede wszystkim piloci, posiadający w swym dorobku wyczynowym 300-kilometrowe przeloty warunkowe, którym do pełnych Złotych Odznak brakują tylko przewyższenia 3 000 m. Uczestnikami obozu będą dalej obok kilku zaawansowanych już „falowców“ z roku ubiegłego, młodzi piloci IV stopnia ze wszystkich aeroklubów LL, którzy swymi postępami wyróżniają się spośród narybku wyczynowego.

Ubiegłoroczny obóz dał organizatorom cały szereg bardzo cennych doświadczeń i doświadczenia te zostaną w pełni wykorzystane dla jak najsprawniejszego przeprowadzenia obozu w tym roku. Przede wszystkim więc do dyspozycji uczestników obozu postawiony będzie jeszcze liczniejszy jak w roku zeszłym sprzęt szybowcowy i holowniczy. Wśród samolotów holujących obok wypróbowanych już w bojach halniakowych „Cesesów“, znajdują się też „Szczygieł“ i „Bocian“, a wszystkie szybowce przystosowane zostaną do wykonywania lotów nocnych. Ponadto wszystkie szybowce wyposażone będą w aparaty tlenowe, przy czym zapas tlenu w butelkach aparatów będzie mógł być uzupełniany na miejscu w Jeleniej Górze.



Ta tajemnicza chmura to słynne zjawisko atmosferyczne nad Jelenią Górą: stojąca chmura falowa.

Po linii wyszkoleniowej uczestnicy obozu przejdą teoretyczny i praktyczny kurs holu halniakowego, oraz taktyki i techniki wysokościowych lotów falowych. Nowością natomiast będzie przedsięwzięcie prób szybowcowych przelotów falowych, wykonywanych nie wzdłuż, a w poprzek zafalowania, czyli z fali na falę, zgodnie z kierunkiem wiatru. Obserwacje meteorologiczne wykazują, że zafalowania atmosfery, wywołane halniakiem w Karkonoszach, sięgają niejednokrotnie o setki kilometrów na północ — w głąb Polski. Jeżeli więc w praktycznych próbach okaże się, że te odległe wtórne zafalowania posiadają jeszcze prądy wstępujące o mocy zdolnej unieść szybowiec, wtedy przed naszymi wyczynowcami otworzą się nowe możliwości wykonywania długich, beztermicznych przelotów szybowcowych.

Godne podkreślenia jest jeszcze to, że pod względem meteorologicznym obóz korzystać będzie ze znacznie lepszej osłony, aniżeli w roku ubiegłym. Zapewni ją specjalna placówka Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego, zaproszona do udziału w obozie przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej. Praca tej placówki będzie nie tylko cenną pomocą dla kierownictwa obozu w sensie porad, wynikających z bezpośredniej, fachowej analizy warunków meteo, ale przyczyni się również do zebrania poważnego materiału teoretycznego z dziedziny meteorologii ruchów falowych w ogóle.

Tych kilka przytoczonych wyżej szczegółów organizacyjnych pozwala mieć nadzieję, że obóz będzie jeszcze jedną wspaniałą imprezą wyczynową polskiego ludowego szybownictwa. Od uczestników obozu oczekujemy równie wspaniałych wyników i w tym oczekiwaniu życzymy im gorąco jak najpomyślniejszych wiatrów

Tadeusz Rejniak.



MÓJ PIERWSZY PRZELOT DOCELOWO-POWROTNY Z WYCIĄGARKI

W dniu 31 lipca 1951 r. po omówieniu lotów kolega dyżurny „Meteorolog" odczytał komunikat, który na ten dzień zapowiadał się interesująco. Już od wczesnego ranka można było przewidzieć silną, wypracowaną termikę.

Przygotowałem z kolegami trasy lotu i jako pierwszy (po uprzednim oblataniu warunków przez instruktora) wystartowałem za wyciągarką o godzinie 10,40. W ciągu 11 minut osiągnąłem wysokość pułapu chmur i zgodnie z poleceniem instruktora zameldowałem jedną pętlą odejście na zamierzony przelot docelowo-powrotny.

Mając przeciętne „noszenia" 2—3 m/sek miałem zamiar uzyskać możliwie dużą szybkość przelotową, korzystając z przygotowanej tabelki „nomogramu szybkości między kominowej szybowca". Osiągając pułap 1 500 m i korzystając z nomogramu doleciałem do Wisły bez żadnych przeszkód. Przechodząc Wisłę i dolatując do Mielca (około 10 km) z prawej strony napotkałem pierwsze bardzo duże duszenie, po czym wszedłem w strefę wznoszenia pod chmurą i dolatuję do Dębicy, gdzie uzyskuję powtórnie pułap, tym razem wysokość 1 600 m. Od Dębicy do Krosna wykorzystywałem większe noszenia i od miejscowości Frysztak leciałem w locie prostym meldując się nad lotniskiem Aeroklubu w Krośnie na wysokości 300 m.

Będąc nad lotniskiem zauważyłem wyciągarkę i dwa szybowce szkolne. Nie mając pewności czy mnie zauważono, zrzuciłem uprzednio przygotowany meldunek.

Po 10 min. uzyskałem wysokość 1 400 m i pożegnałem Krosno odlatując na trasę powrotną o godzinie 14,15. W rejonie miejscowości Strzyżów w dolinach górskich i zalesionych przeżywałem drugi kryzys będąc poniżej szczytów górskich. Jednak po wycentrowaniu komina, którego żywotność zaczęła się w dolinie, nad którą krążyłem, osiągnąłem wysokość 1 700 m to jest największa wysokość w tym dniu. Do Wisły w drodze powrotnej doleciałem w locie prostym o godz. 15,45, cumulusy wyjątkowo w tym dniu szybko zanikały i jednocześnie słabły noszenia. Największe wówczas noszenie wynosiło do 1 m/sek. Przechodząc Wisłę schodzę z trasy w prawo i będąc nad miejscowością Staszów uzyskałem ponownie 1 000 m. W dalszym ciągu schodzę z trasy w prawo widząc słabo rozbudowane i częściowo zanikające cumulusy. W rejonie gór Świętokrzyskich wykorzystałem ostatnią „chmurkę" i lotem prostym leciałem w kierunku Kielc .

Szybowiec prowadziłem na szybkości optymalnej przy spokojnym powietrzu. Cumulusy całkowicie zanikały, wysokościomierz wskazywał 450 m i byłem w tym czasie 15 km od miejsca lądowania.

Nie chcąc narażać drogocennego sprzętu na uszkodzenie postanowiłem lądować na obszernym rżysku w miejscowości Górno 9 km od lotniska. W ten sposób zakończyłem przelot docelowo-powrotny **301 km w 6 godzin 30 min.** Należy dodać, że miałem zamiar wykonać w tym dniu przelot po trasie Kielce — Lublin — Kielce (270 km) jednak zmieniłem trasę na wniosek instruktora Gajosa, któremu jestem wdzięczny za przekazanie mi cennych wiadomości odnośnie do trasy po której leciałem.

Kończąc opis mojego przelotu, wzywam wszystkich pilotów Aeroklubów i Ośrodków Treningowych do wykonywania prób i kontynuowania przelotów i lotów warunkowych **przy starcie za wyciągarką.** Startując za pomocą wyciągarek oszczędzamy w poważnym stopniu cenną benzynę, którą przydziela nam nasze państwo.

Sławomir Cetner

WYCZYNY Z WYCIĄGARKI

Miesiąc sierpień minął dla szybowników ostrowskich pod znakiem atakowania wysokości. Już sam fakt, że starty odbywały się jedynie za wyciągarką, podnosi jakość uzyskanych wyników. Podkreślić tu należy osiągnięcia nie tylko pilotów wyczynowych, lecz również żaglowych, zdobywających na szybowcach treningowych warunki do srebrnej odznaki. I tak pil. Żydorczak Henryk uzyskał na „Jeżyku" czas 7h 35' oraz wysokość 2 200 m. Szymczak Jan na „Komarze" czas 6h 41' oraz wysokość 2 000 m. Nowak Stefan na „Komarze" wysokość 2 010 m. Wyczynowcy na „Muchach" wykręcili w chmurach 6 przewyższeń 3 000 m. Misiek Ludwik 3 300 m, Szymczak Tadeusz 3 300 m, przy czym dwaj ostatni uzyskali tym samym warunki do złotej odznaki szybowcowej. Pewność „zawieszenia" się z wyciągarki pozwoliła nam zaplanować urządzenie pokazów w dniu Święta Lotnictwa w Kaliszu, dokąd szybowce leciały przelotem, wracając po wykonaniu akrobacji i lotach w szyku na lotnisko macierzyste.

Nie nowością jest u nas „zaczepianie" się na „Żurawiu". Pozwala nam na to pewna racjonalizacja. Mianowicie: start „Żurawia" zabezpieczamy zwykle dwiema „Muchami", które krążąc w zbliżających się kominach „wytyczają" ich położenie i wykluczają tym samym starty bez „zaczepienia" na termice.

Ludwik Misiek

JESIENNE WYCZYNY WARSZAWSKIEGO AEROKLUBU LL

Jak melduje kierownictwo Warszawskiego ALL, piloci szybowcowi tego klubu wykorzystują z powodzeniem jesienne warunki pogodowe dla dopełnienia pięknej serii tegorocznych wyczynów. We wrześniu wykonali oni szereg lotów, z których kilka przyniosło bardzo ładne wyniki.

Pilot Wanda Szemplińska na szybowcu „Mucha" osiągnęła w cumulusie około 3 400 m przewyższenia (barogramka jeszcze nie odczytana). Jeżeli zapis barografu potwierdzi młodej pilotce jej piękny wyczyn, to będzie ona drugą w tym roku zdobywczynią Złotej Odznaki Szybowcowej, bo w lipcu wykonała przelot z Lisich Kątów do Częstochowy, uzyskując odległość 305 km.

Kilkunastu pilotów Aeroklubu Warszawskiego uzyskało również we wrześniu przewyższenia rzędu 2 500 — 2 800 m. Nie tylko jednak wysokości atakowali warszawiacy. Pilot Jan Lewandowski wykonał na szybowcu „Sęp" przelot, uzyskując odległość 340 km. Przelotem tym Lewandowski zdobył warunek do Złotej Odznaki.

Równocześnie pilotka Szemplińska z pasażerką Konopką zaatakowała na szybowcu „Żuraw" krajowy rekord kobiecy w przelocie docelowym. Wynik tej próby dał młodej pilotce odległość 157 km na trasie Warszawa — Lublin.

Zmienność warunków jesiennej pogody płata czasami figle. Jednego dnia dziewięciu pilotów Aeroklubu Warszawskiego znęconych korzystnym komunikatem meteo, wystartowało do grupowego przelotu docelowego do Leska. Po przeleceniu stukilkudziesięciu kilometrów natrafili jednak na silny wiatr boczny, który różnił się od poprzedniego o 90°. Przeszkoda ta uniemożliwiła pilotom osiągnięcie celu i wszyscy musieli lądować w granicach 200 km od Warszawy.

Jeżeli do pięknych wyczynów warszawiaków dodać 12 nowych Srebrnych Odznak Szybowcowych, które zdobyli we wrześniu, to stwierdzić trzeba, że szybownicy Warszawskiego ALL dobrze wykorzystują ostatnie tygodnie sezonu przed zimowym odpoczynkiem.

Jesteśmy przekonani, że i inne Aerokluby mogą się poszczycić podobnymi wynikami jesiennego treningu, tylko zapominają o tym, że na wiadomości o tych wynikach czekają Czytelnicy SiM-u.

Czekamy zatem na dalsze meldunki.

T.R.



OD SZYBOWCA DO GUMÓWKI (2)

Przystępujemy obecnie do budowy skrzydeł naszego szybowca przygotowując uprzednio rysunek warsztatowy według szkicu pokazanego na rysunku 4 u góry (**uwaga!** numeracja rysunków jest ciągła. Cykl artykułów rozpoczęto w numerze 41 SiM-u).

Budowę skrzydeł najlepiej rozpocząć od wykonania z dwóch listewek sosnowych, krawędzi przedniej (5) i tylniej (6). Krawędź przednia ma przekrój 3×2 mm i długość 606 mm, a tylna również przekrój 3×2 mm, tylko większą długość wynoszącą 800 mm.

Obecnie po oznaczeniu środka listewek wyginamy je nad parą (lub płomieniem świecy) w ten sposób, aby uzyskały wzniosy podane na rysunku (po 80 mm z każdej strony). Oczywiście wyginać należy szerszą stronę listewek.

Na wygiętych w ten sposób listewkach zaznaczamy ołówkiem miejsca osadzenia żeberek. Przy tej czynności posługujemy się rysunkiem skrzydeł w wielkości naturalnej. Żeberka, których kształt pokazano na rysunku 4 najwygodniej wykonać z bambusa o przekroju 1×2 mm i długość 120 mm. W braku bambusa można żebra wykonać z listewek sosnowych o przekroju 1×3 mm, z tym, że obowiązuje tu większa ostrożność podczas gięcia krzywizny profilu.

Po wygięciu i wyrównaniu żeberek, końce ich zaostrzamy nożem lub ostrym pilnikiem i osadzamy przy pomocy kleju w szczelinach obu krawędzi. Szczeliny wykonać można końcem ostrza małego nożyka.

Podczas wklejania żeberek w obie krawędzie celem szybkiego wysychania kleju i ułatwiania tym samym pracy, poleca się, aby temperatura w miejscu pracy wynosiła nie mniej niż 12 stopni.

Podczas czynności wklejania żeberek, ważnym jest, aby były one ustawione prostopadle do krawędzi. W wypadku stwierdzenia jakichkolwiek niedokładności wykonania, trzeba żeberka ustawić w położeniu prostopadłym.

Środek skrzydeł na obu krawędziach (w miejscu wygięcia okładamy dwiema cienkimi blaszkami i przy pomocy kleju i nici przymocowujemy je tak jak pokazano na rysunku 4. Wymiary blaszki podane są również na rysunku (8). Dla usztywnienia miejsc wygiętych należy bardzo starannie, zwój przy zwoju, obmotywać nicią obie blaszki.

Pozostały nam ponadto żebra końcowe. Żebra te nie mają profilu i są wy-

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Zawsze spojrzenie z oddali, z pewnej perspektywy daje większy obraz. Właśnie upłynął pewien okres i można z „perspektywy czasu" spojrzeć na minione II Międzynarodowe Zawody Modeli Latających. Temat zawsze aktualny, bo jak tu nie zastanawiać się nad wątpliwościami, które cisną się uparcie, jak tu nie analizować, gdy stale przejawia się pytanie: dlaczego?

Dlaczego ekipa polska zajęła III miejsce? Dlaczego w pewnych konkurencjach nie odegraliśmy poważniejszej roli? Dlaczego właśnie nam nie chciały zaskakiwać silniczki? itd. itd...

Od czego zacząć, od warunków pogodowych? A może od przysłowiowego pecha? Nie, zacząć należy od początku, od zestawienia zawodników — członków kadry.

Mimo obozu przygotowawczego, mimo starannej selekcji kandydatów, mimo wszelkich usiłowań nie wybrano odpowiednich modeli i nie potrafiono dostosować modeli do zawodników (kto chce może równie dobrze pomyśleć odwrotnie: zawodników do modeli). Nie ważne jest jednak sformułowanie, ważne jest, że zarówno zawodnicy jak i modele nie zdali egzaminu na „Bardzo dobrze". A uzyskana ocena „trója z plusem" to przecież bardzo słaby wynik na świadectwie modelarskiej matury w Poznaniu!

Nie wszystkim członkom kadry narodowej należało się świadectwo dojrzałości małego lotnictwa, nie wszystkim...

Weźmy mały wycinek z zawodów:

Jutro mają być starty modeli wodnopłatów. Dzisiaj wieczorkiem zawodnicy radzieccy, Węgrzy, Bułgarzy i Rumuni próbują do późnych godzin swoje modele. Wszyscy — tylko nie ekipa polska. Kol. Czwartosz widać myślał: „Po co się trudzić, zobaczymy co jutro przyniesie?"...

No i jutro przyniosło. Zaczęły się próby silniczków, próby z lontem, z różnymi samowyzwalaczami, które mówiąc popularnie „nawalały". Zaczęło się „docieranie modeli". Niestety było już za późno na nawet najbardziej cenne rady i wskazówki w rodzaju: „A nie mówiłem, trzeba było tak", — czy — „Może jakoś pójdzie". Oczywiście, że nie „poszło", tak jak powinno mimo wysiłku samego kierownika zawodów, mimo pomocy aktywniejszych członków kadry. Poszło zaledwie na trójkę...

Albo taki „przypadek":

Rozpoczyna się start modeli silnikowych-lądowych. Przy każdej ekipie widzimy kapitanów. Wszystko żyje i kipi. Wszyscy przygotowują się taktycznie i praktycznie do lotów.

Polska ekipa jest osamotniona. Część zawodników ta najbardziej wytrwała, aktywna, pomaga swojemu koledze, inni się opalają względnie — nie przyszli wcale na start. Brak również kapitana ekipy..(!) Nie oblatany model zawodnika polskiego, budzi jedynie żal, że zmarnowano możliwości, budzi złość, że wszystko przygotowywało się w ostatniej chwili i że loty są tak kiepskie. Co za lot bowiem może wykonać model silnikowy nieoblatany: „kwargle" i „górki" — to wszystko. Ani zawodnik, ani model nie byli przy-go-to-wa-ni!

Może na zakończenie jeszcze jeden kwiatek:

W pierwszym dniu zawodów startowały szybowce, nasza chluba i wielka nadzieja. Znowu po lotach tych trzęsło wszystkich oburzenie za nie przygotowanie modelu. Szybowiec był zupełnie niestateczny dynamicznie. Źle się spisał kolega Śmieja, źle!

Z jakim podziwem oglądali wszyscy zebrani na starcie loty modeli Bułgarów i Rumunów, którzy przecież „wydawało się" są o wiele słabsi od naszych szybowcowych „asów".

Po tych kilku migawkach z zawodów możemy sobie z łatwością odpowiedzieć na postawione na początku pytania.

Zrozumiałym się staje teraz, dlaczego wyniki uzyskane przez naszą ekipę były takie, a nie inne...

Nie było w naszej ekipie (za nielicznymi wyjątkami) odpowiedzialności za reprezentowanie sportu, za reprezentowanie barw narodowych. Członkom kadry brak było ZMP-owskiej bojowości.

Naszym obowiązkiem jest wyciągnięcie z powyższego odpowiednich wniosków, naszym obowiązkiem winno być natychmiastowe przystąpienie do solidnej, przemyślanej i zaplanowanej pracy, aby na przyszłych zawodach międzynarodowych ocena nie schodziła poniżej „bardzo dobry".

Obserwator

konane z listewek sosnowych o przekroju 3×2 mm (9). W jaki sposób należy połączyć je z krawędziami, widzimy z rysunku (6 i 9) zakładkę tę trzeba wzmocnić nićmi, wiążąc je na krzyż i smarując klejem.

Po złożeniu w ten sposób skrzydeł sprawdzamy dokładnie czy płat nasz nie posiada zwichrzeń. Spoglądamy w tym celu na skrzydła z przodu: krawędzie winny się pokrywać. Przy oglądaniu skrzydła z boku, profile żeberek również muszą się pokrywać. Ewentualne błędy powstałe w czasie składania usuwamy przez wyprostowanie zwichrzeń nad płomieniem świecy lub lampki spirytusowej.

Skrzydło po sklejeniu powinno schnąć co najmniej 2 godziny. Gotowe skrzydło oczyszczamy obecnie z resztek kleju i innych zanieczyszczeń przy pomocy kawałka szkła lub też szklanego papieru (Nr 00).

Aby skrzydła można było umieścić na kadłubie — beleczce, musimy wprzód umocować je na specjalnym suwaku — beleczce. Suwak wykonujemy z sosny lub brzeziny, posługując się szkicem (10). Szerokość suwaka wynosi 5 mm, a jego wymiary boczne podane są w szkicu. Celem przytwierdzenia skrzydeł do suwaka osadzamy je na klej w nacięciu suwaka i obwiązujemy mocną nicią, smarując te miejsca klejem. Dopiero po zaschnięciu kleju i uprzednim stwierdzeniu, że skrzydła leżące na suwaku mają symetryczne wzniosy, możemy powiedzieć, że mamy poprawnie wykonany szkielet skrzydeł.

Można obecnie przystąpić do oklejania szkieletu skrzydeł. W tym celu przygotowujemy dwa arkusze lekkiej i mocnej bibułki (np. papierosowej lub „natronu"), gdyż oklejać będziemy osobno skrzydło prawe i osobno lewe.

Rozpoczynać oklejanie najlepiej od środkowej części skrzydeł. Po nasmarowaniu klejem szkieletu należy równomiernie naciągnąć papier wzdłuż skrzydła tak, aby powierzchnia oklejana była gładka. Przygotowując klej trzeba zwracać uwagę, aby nie był zbyt gęsty i nie zawierał grudek.

Kto z Czytelników nie wie, jak postępować z klejem kazeinowym, tego odsyłamy do artykułu „klejenie", zamieszczonego w numerze 11 SiM-u z roku 1947.

Po oklejeniu całych skrzydeł, do wysuszenia poleca się przypiąć skrzydła w sposób pokazany na rysunku 5 z prawej strony. Ponieważ skrzydła nasze są dosyć cienkie można je przymocować do stołu i deseczki pomocniczej za pomocą pluskiewek i goździków.

Zanim skrzydła dostatecznie wyschną można przystąpić do budowy stateczników. Statecznik poziomy ma trójkątny obrys i wykonany jest z listewek sosnowych 3×1,5 m, (przednie krawędzi) i 4×1,5 mm (tylnie). Sposób łączenia listewek podano na rysunku 6.

Celem połączenia statecznika z beleczką kadłubową na przedniej części statecznika, umieszczona jest skuwka wykonana z cienkiej blaszki. Skuwkę wykonujemy według podanych wymiarów na rysunku 6. W tylnej krawędzi statecznika poziomego wiercimy, względnie wypalamy drutem 1 mm średnicy, otworek na zamocowanie statecznika pionowego.

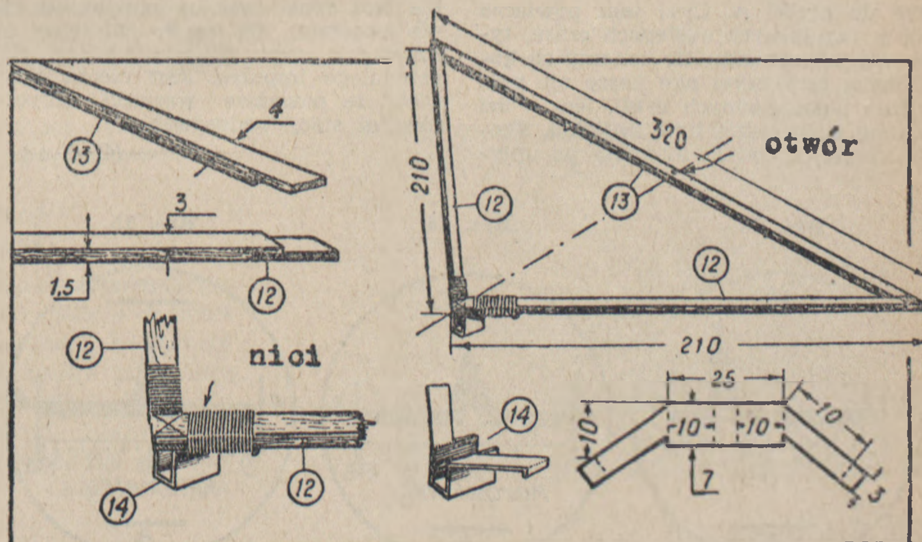
(cdn).

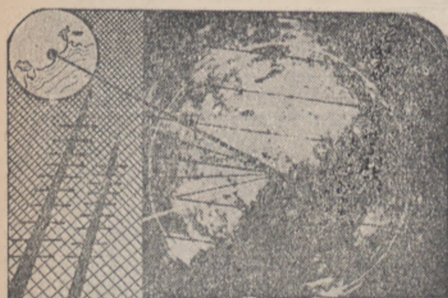
KSZTAŁT PROFILU ZEBERKA

BLASZKA 2szt.

Oznaczenia na rysunku (u góry): 5 — krawędź przednia, 6 — krawędź tylna, 7 — żebro, 8 — nakładka, 9 — żebro skośne (zakończenie skrzydła).

Oznaczenia na rysunku (na dole): 12 — krawędź przednia statecznika poziomego, 13 — krawędź tylna, 14 — skuwka mocująca statecznik na beleczce kadłubowej.





RADAR

TADEUSZ MIERZWA

III

Zastanówmy się teraz nad rolą płytek: A i A_1 oraz B i B_1, których obecność w lampie katodowej powoduje, że nazywamy ją oscylografem.

Jeśli płytce A udzielimy stałego potencjału dodatniego, to strumień elektronów na skutek wzajemnego przyciągania zostanie gwałtownie odgięty w lewo, przy czym oko nasze uchwyci na ekranie ślad poruszającego się punktu świetlnego w postaci ciągłej linii (rys. 10). Nadając z kolei, odpowiednio wysoki, również dodatni potencjał płytce A_1, spowodować możemy, że punkt świetlny przechyli się w prawo, a ślad jego zajmie już całą szerokość ekranu.

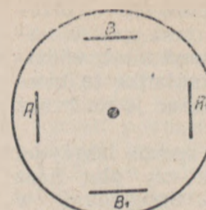
Potencjał na płytce A jest stały, natomiast potencjał na płytce A_1 charakteryzuje się tym, że jego wartość ulega zmianie, a mianowicie: wzrost np. od OV do 1000V jest stopniowy, proporcjonalny (rys. 11) i trwa wiadomy nam ułamek sekundy (np. 0,001 sek) natomiast spadek od 1000V do 0V zachodzi bardzo nagle, prawie bez zwłoki (np. 0,0000001 sek), co w elektrotechnice jest możliwe do osiągnięcia. Dzięki temu punkt świetlny przebiega (ze stałą szybkością) od płytki A do płytki A_1 przez całą szerokość ekranu, w czasie przez nas znanym, tj. w czasie przyrostu potencjału na płytce A_1 (0,001 sek), po czym gwałtownie wraca z powrotem do płytki A. Cykl taki powtarza się w regularnych odstępach czasu, tyle razy na sekundę, ile uznamy za konieczne, przy czym oko nasze nie rozróżnia poszczególnych cykli, lecz widzi jakoby stałą ciągłą linię świetlną. Skoro wiemy, że punkt świetlny po upływie 0,001 sek = 1000 mikrosekundom od momentu uruchomienia osiągnie prawe skrajne położenie na ekranie, to możemy pod śladem umieścić podziałkę czasową, wyskalowaną np. w mikrosekundach i w dowolnym momencie określać jego położenie na skali (rys. 12). W ten sposób w technice radarowej stworzona została tzw. elektryczna podstawa czasu, całe zaś urządzenie do jej wytwarzania nosi nazwę zespołu do wytwarzania skali czasu.

Zwróćmy z kolei uwagę na płytki B i B_1. Jeśli płytce B udzielimy potencjału dodatniego, a płytce B_1 ujemnego, to punkt świetlny skoczy do góry, wracając do pierwotnego położenia z chwilą spadku potencjałów do zera. Na ekranie ujrzymy teraz ślad punktu świetlnego w postaci ciągłej linii z załamaniem, tzw. wyskokiem w stronę płytki B. Wystarczy więc spowodować, by powracające echo radiowe wywołało na płytkach B i B_1 odpowiedniego rodzaju potencjały, by z załamania się świetlnego śladu uchwycić moment powrotu odbitych fal (rys. 13). Przyjrzyjmy się kolejności zachodzących tu zjawisk.

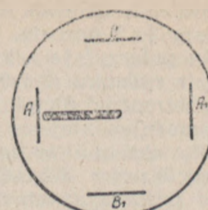
Punkt świetlny z lewego skrajnego położenia wyrusza w drogę w poprzek ekranu. Nagle płytki B i B_1 zostały zasilone potencjałami. Punkt świetlny wytrącony ze swego toru skacze do góry i natychmiast wraca na tor poziomy, gdyż działanie płytek trwało zaledwie kilka, czasem nawet ułamek mikrosekundy. Położenie w skoku na skali wskazuje czas, jaki upłynął od wysłania fali z nadajnika radiowego, do jej powrotu od wykrytego celu (rys. 14). Możemy więc odczytać ile mikrosekund biegły fale i łatwo obliczyć jak daleko cel się znajduje. Żeby ułatwić pracę operatorowi, wykonuje się zwykle podziałkę nie w mikrosekundach, lecz w jednostkach długości, np. w metrach lub kilometrach, wtedy odległość od wykrytego celu odczytamy wprost z ekranu, np. 50 km (rys. 15).

Przypomnijmy sobie sposób określenia odległości przy pomocy fal dźwiękowych; żeby uchwycić ich powrót wysyłaliśmy dźwięk nie ciągły, lecz przerywany, krótki, powtarzający się w odpowiednich odstępach czasu. Inaczej mówiąc, tam, gdzie mamy do czynienia z pomiarami dokonywanymi przy pomocy jakiegokolwiek echa, uważać musimy, by nadawane impulsy były krótkie lecz silne, oraz by powtarzały się nie wcześniej, niż jest to potrzebne do zmierzenia czasu powrotu każdego poprzedniego impulsu. Jest rzeczą oczywistą, że powyższe warunki dotyczą również stacji radarowej.

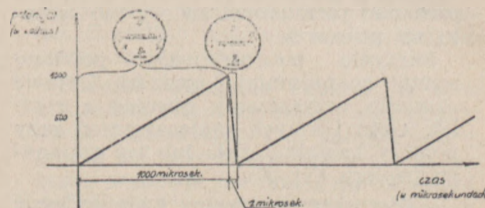
(C. d. n.)



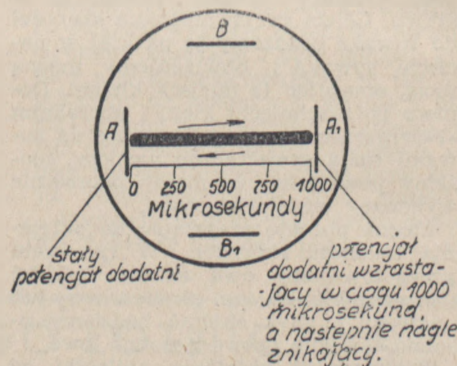
Rys. 9



Rys. 10



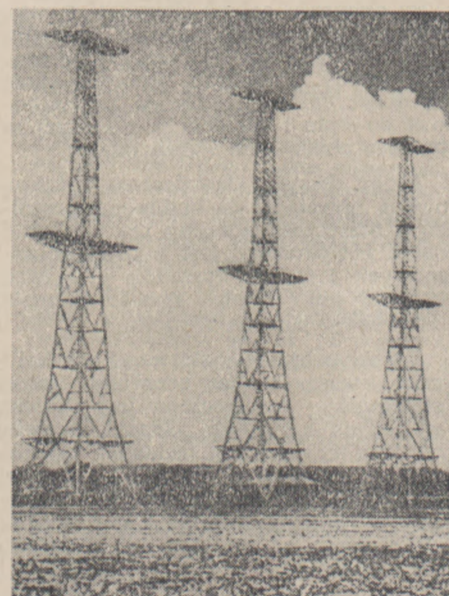
Rys. 11



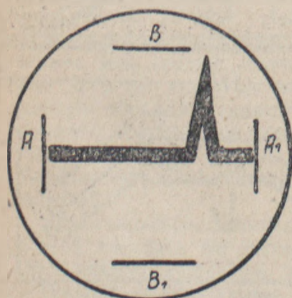
Rys. 12

Poniżej: Potężne maszty antenowe stacji radarowej.

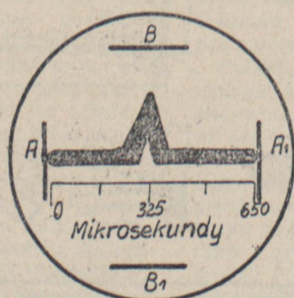
Uwaga! początek niniejszego cyklu artykułów znajdą Czytelnicy w numerze 40 SiM-u.



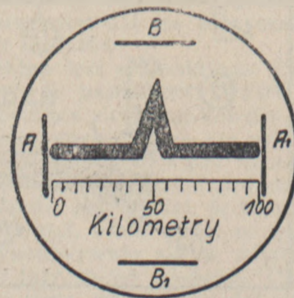
Rys. 13

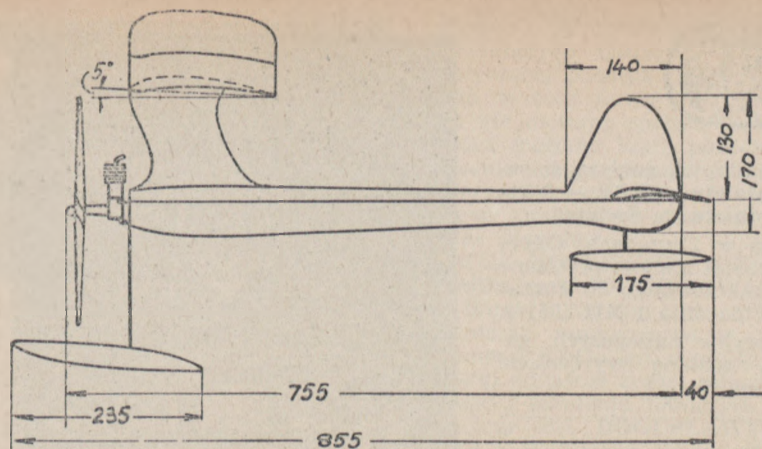


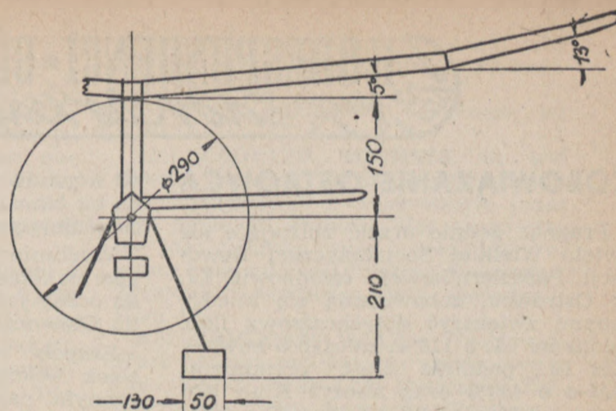
Rys. 14

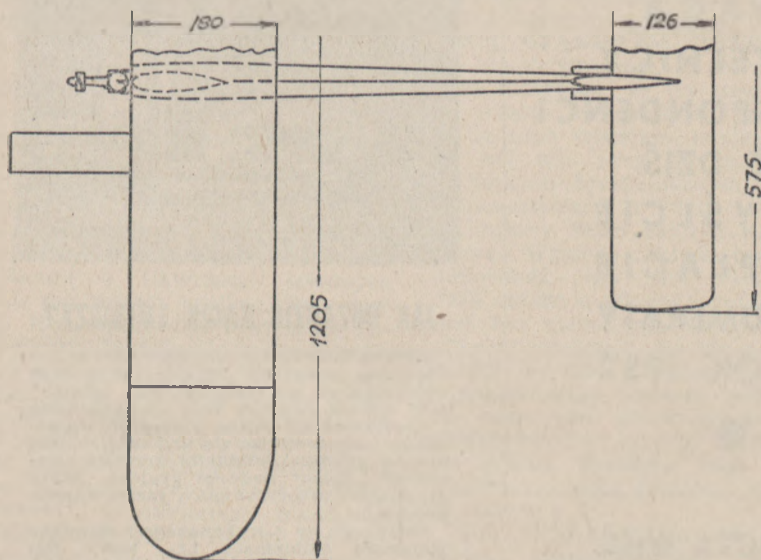


Rys. 15









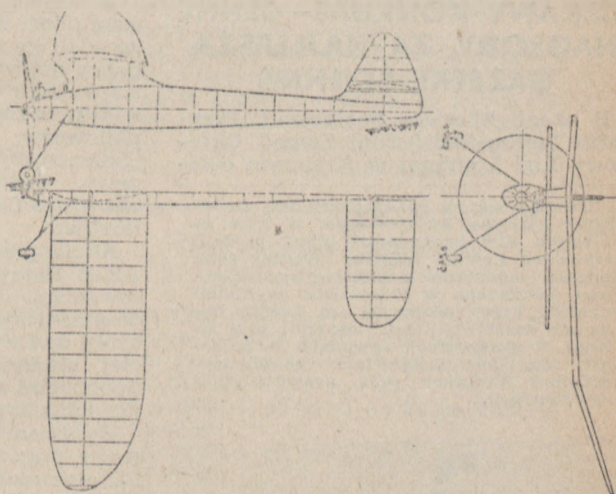
KONSTRUKCJE II MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW MODELI LATAJĄCYCH

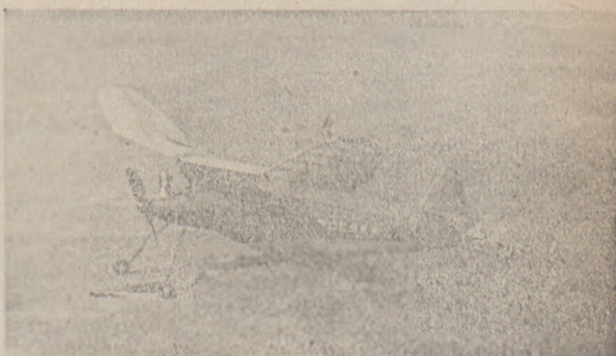
W dalszym ciągu podajemy przegląd konstrukcyjny modeli biorących udział w II międzynarodowych zawodach modeli latających.

Model wodnopłata silnikowego konstrukcji Michała Wasilczenko.

Michał Wasilczenko w kategorii „E", modeli wodnopłatów silnikowych startował z dwoma modelami, z których szkic jednego pokazano na rysunku powyżej. Oto dane modelu: Rozpiętość 1 205 mm., wydłużenie skrzydeł 7,2. Powierzchnia skrzydeł 20,2 dcm². Wznios 5° i 13°. Kąt nastawienia skrzydeł 5°. Profil wypukło-wklęsły. Rozpiętość statecznika poziomego 575 mm. Powierzchnia statecznika poziomego 7,2 dcm². Długość modelu 865 mm, długość kadłuba 680 mm. Maksymalna powierzchnia przekroju kadłuba 0,504 dcm². Silnik CAMŁ—50 o pojemności 2,5 cm³ i mocy 0,12 KM. Średnica śmigła 260 mm. Ciężar własny modelu 450 g. Ciężar całkowity 455 g. Obciążenie jednostkowe 16,6 g/dcm².

O układzie modelu orientuje zamieszczony rysunek, na którym znaleźć można również uzupełniające wymiary.





Model silnikowy konstrukcji Włodzimierza Bredsznejdera

Rozpiętość 1 254 mm. Wydłużenie 7. Powierzchnia skrzydeł 22,5 dcm², kąt nastawienia skrzydeł 3°. Wznios skrzydeł 3,5—27°. Profil skrzydeł B-8356-b. Rozpiętość statecznika poziomego 558 mm. Powierzchnia statecznika poziomego 7,17 dcm², długość modelu 827 mm, długość kadłuba 804 mm. Maksymalna powierzchnia przekroju kadłuba 0,55 dcm². Silnik „SiM-2b". Ciężar własny modelu 500 g, ciężar całkowity 512 g. Obciążenie jednostkowe 16,6 g/dcm². **(pe)**

ZOBOWIĄZANIE OSTROWCA

Pragnąc godnie uczcić zbliżające się święto Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej członkowie LL w Ostrowcu, zobowiązują się między innymi zwiększyć dotychczasową ilość członków LL o 118%, założyć 5 nowych Kół LL, podnieść ilość prenumerat SiM-u o 400% oraz założyć Klub Korespondentów SiM-u, przy Zarządzie Oddziału.

Realizacja powyższych zobowiązań przyczyni się w poważnym stopniu do wzmocnienia ostrowieckiej organizacji LL.

k.

SZYBOWNICY POTĘPIAJĄ GRECKICH MONARCHOFASZYSTÓW

Uczniowie Szkoły Szybowcowej LL w Rzadkowie, wyrażają oburzenie w związku z haniebnym wyrokiem monarchofaszystowskich zbirów, skazującym 16 młodych patriotów na karę śmierci i gorąco protestują przeciwko krwawemu terrorowi następców hitlerowców — płatnych najmitów amerykańskiego imperializmu.

Szybownicy zobowiązują się swą codzienną pracą podnosić wytrwale poziom swego wyszkolenia lotniczego i politycznego czym przyczynią się do umocnienia światowego obozu pokoju i postępu.

k

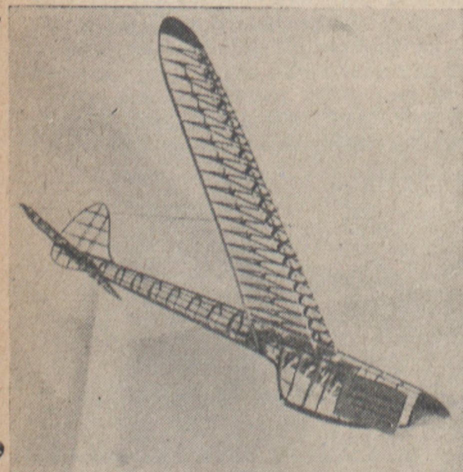
CIEKAWY KONKURS—CENNE NAGRODY ZA NAJLEPSZĄ GAZETKĘ ŚCIENNĄ

Z okazji Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej w Krakowie ogłosił konkurs na najlepszą gazetkę ścienną na temat: **„Lotnictwo ZSRR — Najpotężniejszym Lotnictwem Świata"**.

Wyeliminowane w Zarządach Okręgów najlepsze gazetki zostaną przesłane do oceny jury konkursowego do Zarządu Głównego LL do dnia 1 XII 1951 r.

Zespoły redakcyjne najlepszych gazetek ściennych zostaną wyróżnione cennymi nagrodami.

Uczymy się na doświadczeniach modelarzy Związku Radzieckiego. W roku ubiegłym SiM zamieszczał plany modelu szybowca Lewina (ZSRR). Według tych planów modelarze z Państwowego Liceum Lotniczego w Warszawie wykonali model, który odznaczał się bardzo dobrymi właściwościami lotnymi: brał udział w okręgowych zawodach w Milośnie oraz był wystawiony na Międzyszkolnej Wystawie prac uczniów szkół zawodowych.



UWAGA CZYTELNICY I KORESPONDENCI JUŻ DZIŚ POMYŚLCIE O WPŁACIE PRENUMERATY NA ROK 1952

LOTNICZA WIEŚ

W ramach akcji łączności miasta ze wsią piloci Aeroklubu Bielsko-Bialskiego udali się z wizytą do Spółdzielni Produkcyjnej w Dębowcu koło Skoczowa. Największe zainteresowanie tłumu 200 widzów wzbudziła prelekcja o budowie płatowców, ilustrowana pokazem lotu „Salamandry" oraz pokazy spadochronowe. Prócz tego zebrani wysłuchali odczytu o Lidze Lotniczej oraz o modelarstwie.

Akcja przeprowadzona przez pilotów AB-B cieszyła się ogromnym zainteresowaniem. Dowodem zadzierżgniętej przyjaźni były zaprosiny pilotów na dożynki do Dębowskiej Spółdzielni. Z drugiej strony AB-B zaprosił członków Spółdzielni na lotnisko w celu zapoznania ich z życiem i pracą lotnika.

Wynikiem wizyty pilotów jest powstanie przy Spółdzielni w Dębicy Koła LL oraz modelarni lotniczej.

Akcja AB-B zasługuje w całej pełni na uznanie. Tylko w ten sposób uda się zachęcić wieś do pracy w Lidze Lotniczej.

E. Czerbak.

ŚLADEM NASZYCH INTERWENCJI

W 35 numerze SiM-u z br. zamieściliśmy notatkę na temat trudności na jakie napotykał Zarząd Oddziału LL w Nowej Hucie w otrzymaniu odpowiedniego lokalu. Obecnie dowiadujemy się, że lokal jednak się znalazł i w tej chwili Zarząd Oddziału posiada własną siedzibę.



JAK URZĄDZIĆ KĄCIK LOTNICZY?

Sprawa urządzenia „Kącika LL" w zakładowej świetlicy spędza sen z oczu opiekujących się nimi kolegów. „Kącik" taki spełnia doniosłą rolę propagandową i wychowawczą. Jeden z naszych czytelników zastanawiając się nad tym, w jaki sposób prostymi środkami urządzić estetyczny „Kącik" nadesłał projekt, który niniejszym przedstawiamy, (patrz zdjęcie powyżej).

Składa się on z wykonanego z trwałego materiału emblematu LL., który jest równocześnie używany jako transparent w czasie pochodów i uroczystości oraz z gazetki. Gazetka składa się z 3 części: Fotogazetki ZG LL, gazetki Oddziału LL oraz gazetki Koła. Systematyczna wymiana materiałów w poszczególnych częściach gazetki sprawia, że jest ona żywa, interesująca i stale aktualna. Zamieszczone powyżej zdjęcie jest ilustracją wykonania omawianego „Kącika".

Paweł Krasnodębski

DLACZEGO?

...Okręgowa Składnica Materiałów Modelarskich we Wrocławiu jest od dłuższego czasu nieczynna? Czy Zarząd Okręgu Wrocławskiego LL sądzi, że można budować modele, nie mając odpowiednich materiałów? Innego zdania są Wrocławscy modelarze. Innego zdania jest także redakcja SiM-u.

Sądzimy, że Okręg Wrocławski winien jak najszybciej zająć się tą palącą sprawą i uruchomić OSMM, umożliwiając modelarzom normalną pracę.

GLIK

●

...W czasie wyświetlania filmu lotniczego pt. „Błyskawica" w kinie „Rialto" w Katowicach, Zarząd Miejski LL nie wydelegował prelegenta, celem wygłoszenia prelekcji? Dlaczego zaprzepaszczono tak świetny moment dla przeprowadzenia akcji propagandowej?

●

...Dlaczego dopuszczono do zniszczenia wystawionego na rynku Katowickim CSS-a—13? Czy Katowice nie stać było na postawienie dyżurnego, który odpowiadałby za całość samolotu, a równocześnie służyłby informacjami zainteresowanej publiczności? **Wł. K.**



Kol. **STANISŁAW SKOWRON z Zabrza** donosi nam o trudnościach, na jakie napotyka wraz ze swymi kolegami ze szkoły TPD Nr 24 przy zakładaniu szkolnego Koła LL. Mianowicie dyrektor tej szkoły opierając się na nieuzasadnionych pogłoskach o rzekomym zlikwidowaniu Kół Ligi Lotniczej na terenie szkół odmawia udzielenia pozwolenia na założenie Koła. Ponadto nie zgadza się na zarejestrowanie modelarni szkolnej i nie pozwala wyszkolonym już pilotom na uczęszczanie do Aeroklubu na treningi.

Wyjaśniamy Wam, że postępowanie dyrektora jest niesłuszne. Jak nas informuje Ministerstwo Oświaty (Wydz. Organizacji Młodzieżowych) żadne rozporządzenie o likwidacji szkolnych Kół LL nie zostało wydane. Tak więc Wasze Koło może być formalnie zalegalizowane. Modelarnia także powinna być zarejestrowana. Tylko wówczas będziecie mogli otrzymać odpowiednie materiały i instrukcje potrzebne do prowadzenia normalnej pracy.

Jeśli chodzi o udzielanie pozwolenia pilotom na uczęszczanie do Aeroklubu na treningi, to stwierdzić trzeba, że dyrektor szkoły ma prawo w ten sposób postąpić. Pozwolenia na uczęszczanie na treningi dyrektor szkoły wydaje na podstawie oceny postępów ucznia w nauce, jego postawy społecznej i całokształtu zachowania w szkole. Dyrektor szkoły wydaje także pozwolenia wyłącznie uczniom o nienagannej opinii. Jak z tego wynika pilot winien przodować zarówno w szkole jak i w Aeroklubie — pierwsi w nauce — pierwsi w sporcie!

Sądzimy, że powyższe wyjaśnienie dopomoże do zlikwidowania Waszych trudności. W wypadku jeśli będziecie napotykali nadal na przeszkody, piszcie do nas. Będziemy interweniowali. Zwróćcie się również do Zarządu Okręgu Katowickiego LL (Katowice — Młyńska 22), który niewątpliwie nie odmówi Wam pomocy. Życzymy powodzenia w pracy.

Kol. **MIROSŁAWA DĄBROWSKA z Warszawy.** Radzimy założyć Koło LL na terenie Waszej szkoły. O tym, jak to zrobić pisaliśmy obszernie w kilku numerach SiM- (37, 12 i 10 z bież. roku — patrz „Poczta Lotnicza"). Wówczas będziecie mogła przejść normalne szkolenie najpierw w Kole, a potem na specjalnym przeszkoleniu w szkole LL.

Piszecie Koleżanko, że wraz ze swymi przyjaciółkami macie wiele wątpliwości, w związku z którymi nasuwają się Wam pytania, których nie ma Wam kto wyjaśnić. Dziwimy się, że nie zwracacie się z nimi do „Poczty lotniczej", która jest w pierwszym rzędzie powołana do udzielania wszelkich wyjaśnień i rad będących „lekarstwem" na rozwiązanie najbardziej zawikłanych sytuacji. Waszej prośby dotyczącej podania jakiegoś adresu pilota w celu nawiązania korespondencji nie możemy spełnić. Jedyną rzeczą, którą możemy Wam poradzić jest napisanie bezpośrednio do Aeroklubu Warszawskiego LL — Warszawa—Gocław. Oczekujemy listu z dręczącymi Was pytaniami!

Kol. **DYONIZEMU KOWALOWI z Kozina oraz HENRYKOWI MALAJCE z Wirek,** radzimy przeczytać „Pocztę lotniczą" zamieszczoną w poprzednim numerze SiM-u, gdzie znajdziecie wskazówki odnośnie źródeł informacji o naborze i szkoleniu lotniczym. To samo dotyczy kol. **BOGUSŁAWY SZCZESNEJ z Warszawy,** której ofertę zostania naszą korespondentką przyjmujemy z radością.

Kol. **STANISŁAW BAŃKO z Gdyni.** Mamy wrażenie, że jesteście w błędzie twierdząc, że na terenie Waszego miasta nie istnieje Liga Lotnicza. O ile nam wiadomo, istnieje tam kilka kół (np. przy Stoczni Gdyńskiej, Technicum Mechanicznym, Szkole Ogólnokształcącej i wielu innych). Radzilibyśmy Wam założyć Koło LL na terenie Waszego zakładu (przeczytajcie odpowiedź dla kol. Dabrowskiej). Jeśli chodzi o szkolenie lotnicze, to temat ten niemal nie schodzi ze szpalt „Poczty lotniczej". By się o tym przekonać wystarczy przeczytać „Pocztę" z poprzedniego numeru SiM-u. Trudno nam jest przekonywać Waszych opiekunów, by wyrazili zgodę na Wasze prośby. Radzimy Wam przeczytać uważnie „Pocztę lotniczą" w numerze 22 SiM-u z br.

Kol. **JERZY TOKARSKI z Tomaszowa Mazowieckiego.** Możecie w przyszłym sezonie ukończyć kursy pilotażu szybowcowego. Wasz wiek odpowiada stawianym warunkom.

Kol. **BOGDAN BEDNARCZYK z Woli Krzysztoforskiej** — pewne nieznaczne odchylenia od wymaganej granicy wieku są dopuszczalne.

Kol **FRANCISZEK RESZKOWSKI z Gdańska.** Prosimy o nadesłanie projektu na adres naszej redakcji. Postaramy się go ocenić.

Kol. **STANISŁAW GRUZ z Jeleniej Góry.** Posiadany przez Was silniczek „Dyno 1" posiada cylinderek o pojemności 2,04 cm^3 i moc 0,09 KM przy 7 500 obr/min. Stosuje się do niego paliwo wg następującej recepty: 24% nafty, 24% terpentyny, 15% oleju silnikowego, 24% oleju parafinowego oraz 13% eteru siarkowego (w stosunku objętościowym).

Kol. **STANISŁAW KOBUZ z Elbląga.** „Ślizgiem na ogon" nazywamy figurę akrobacji w której po zmniejszeniu obrotów silnika do minimum i ściągnięciu drążka na siebie, aż do osiągnięcia przez samolot położenia 45° do poziomu, płatowiec opada na ogon. Po pewnym czasie przód maszyny opada i samolot przechodzi do lotu nurkowego.

Start w ciemności różni się od startu przy świetle dziennym. W drugim wypadku pilot po kilkunastu metrach toczenia się maszyny po ziemi unosi jej ogon do położenia równoległego poziomu i wytrzymuje ją do momentu osiągnięcia około 80 km/godz, a następnie oddaje drążek, leci równolegle do ziemi i osiągnąwszy szybkość 100 km/godz wchodzi na mały kąt wznoszenia. W pierwszym wypadku pilot nieznacznie unosi ogon maszyny i następnie wchodzi na mały kąt wznoszenia. Ma to na celu uniknięcia kapotażu.

Życzymy sukcesów w nauce na KWLL!

Kol. **TADEUSZ MICHNIK ze wsi Grzędy.** Jesteśmy bardzo zainteresowani eksperymentami z budowanym przez Was modelem. Prosimy Was o nadesłanie jego rysunku wraz z dokładnym opisem budowy i osiągniętych wyczynów. Życzymy powodzenia przy zakładaniu Koła LL.

Kol. **ZBIGNIEW WIĄZ z Wrocławia.** Wasz projekt zacieśnienia współpracy z Ligą Morską oraz Ligą Przyjaciół Żołnierza jest godny pochwały. Prosimy o nadesłanie korespondencji z rozwinięciem tego tematu, popartej odpowiednimi przykładami.

ODPOWIEDZI ADMINISTRACJI

Kol. **CZAPOROWSKI KRZYSZTOF z Tarnowa,** prosimy o podanie czego dotyczy Wasza wpłata na sumę złotych 22,35. Kol. **RADZIEJEWSKI STEFAN z Kalisza.** Prosimy o podanie konta, na które dokonaliście wpłaty, ponieważ do nas taka suma nie wpłynęła. Kol. **DUDZIŃSKI JACEK z Nowego Targu** — ceny roczników „Skrzydlatej Polski" podajemy niżej. Czasopisma radzieckie można nabyć w Klubie Książki i Prasy w Warszawie (Plac Unii Lubelskiej), a czechosłowackie „Letecky Modelar" i „Letectvi" są do nabycia w cenie 1,20 zł za egzemplarz w naszej redakcji. Należność prosimy wpłacać na konto PKO I-19795/113. Zarząd Główny Ligi Lotniczej — Redakcja Czasopism Lotniczych.

Kol. **BORGIEŁ STANISŁAW z Czechowic Śląskich.** Prosimy o podanie dokładnego adresu, ponieważ wysłana do Was książka została zwrócona z adnotacją „adresat nieznany".

Kol. **GLICNER ANDRZEJ z Częstochowy.** Roczniki SiM-u, o które pytacie są w redakcji i można je nabyć po wpłaceniu należności na wyżej wymienione konto. Zaznaczamy, że roczniki 1946, 1947 i 1948 są niekompletne.

Ceny roczników tygodnika „Skrzydła i Motor":

rok 1950 — od nr. 1 do 22 po 0,45 zł; następne po 0,60 zł = 27,90 zł;
rok 1949 — od nr. 1 do 52 po 0,45 zł; = 23,40 zł;
rok 1948 — od nr. 1 do 52 po 0,45 zł; = 23,40 zł;
rok 1947 — od nr. 1 do 52 po 0,30 zł; = 15,60 zł;
rok 1946 — od nr. 1 do 11 po 0,15 zł; następne po 0,30 zł = 6,75 zł.

Ceny roczników miesięcznika „Skrzydlata Polska":

rok 1950 — 12 numerów po 0,90 zł = 10,80 zł;
rok 1949 — 12 numerów po 0,75 zł = 9,00 zł;
rok 1948 — 12 numerów po 0,75 zł = 9,00 zł;
rok 1947 — od nr. 1 do 11 po 0,60 zł; numer 12-ty 0,75 zł = 7,35 zł;
rok 1946 — od nr. 1 do 4 po 0,30 zł; numery 5, 6, 7, 8 i 9 po 0,45 zł; numery 10, 11 i 12 po 0,60 zł = 5,25 zł.

REKORD MIĘDZYNARODOWY POBITY!

Jak wiadomo; posiadaczem międzynarodowego rekordu szybkości w kategorii modeli na uwięzi z silniczkiem do 2,5 cm sześc. był Czechosłowak Zdenek Husiczka.

Obecnie Husiczka ustanowił nowy rekord międzynarodowy w tej samej kategorii modeli latających wynikiem 146,3 km-godz. (Poprzedni wynosił 144,144 km-godz.). Nowy rekord został już oficjalnie zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI).

Powyżej podajemy plan rekordowego modelu U—5, będącego dalszą wersją systematycznie opracowanych i wypróbowanych konstrukcji.

Model jest opracowany celowo i został bardzo starannie wykonany. Z ciekawostek konstrukcyjnych warto zwrócić uwagę na jednołopatkowe śmigło — nie spotykane dotychczas w tej kategorii modeli. Dzięki wielu doświadczeniom, dzięki pracy opartej na naukowych podstawach, Husiczka stale poprawia wyczyny swoich modeli dokumentując przewagę swoich prac, szczególnie w zakresie budowy doskonałych silniczków, nad okrzyczanymi, rozreklamowanymi konstrukcjami zachodnich modelarzy. Na zdjęciu obok Zdenek Husiczka z modelami: U—4 (9,5 cm sześc.) oraz rekordowym U-5.

Obecnie Zdenek pracuje nad przekroczeniem rekordu międzynarodowego w kategorii do 10 cm sześc. W czasie jednej z prób, model jego osiągnął prędkość 200 km-godz. A więc o 12 km-godz. mniej niż wynosi oficjalny rekord międzynarodowy. Próby trwają w dalszym ciągu. Życzymy z całego serca nowych sukcesów! (p.e)

Nasza okładka:

Kapitan statku powietrznego Mikołaj Markin, który ma na swoim koncie trzy miliony przelecianych kilometrów i należy do czołówki przodujących pilotów Aerofłotu.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12 zł 60 gr, rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO 1-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji. Warszawa **ulica Ogrodowa 65. Telefony redakcji: 6 21 48; 7 36 01; 8 76 65. Wewnętrzny 15 — kolegium redakcyjne, 14 — sekretariat i administracja.** Zam. 2534. 2-B-44024

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL